

Zeitschrift: Revue suisse : la revue des Suisses de l'étranger
Herausgeber: Organisation des Suisses de l'étranger
Band: 38 (2011)
Heft: 2

Artikel: Travail de pionnier lors de la construction de chemins de fer de montagne : des entrailles de l'Eiger au Jungfraujoeh
Autor: Wey, Alain
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-911914>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 22.05.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Des entrailles de l'Eiger au Jungfrauojoch

Le Chemin de fer de la Jungfrau célébrera son centenaire en 2012. Filant dans un tunnel à travers l'Eiger et le Mönch, il atteint la gare la plus haute d'Europe et reste le joyau de l'Oberland bernois. Par Alain Wey.

Le train file dans les entrailles de la montagne. Devant des yeux ébahis, la face nord de l'Eiger (3970 m) disparaît. Le tunnel de 7,2 km serpente dans la roche et transperce encore le Mönch (4107 m) avant d'émerger au Jungfrauojoch, au col de la Jungfrau, à 3454 mètres d'altitude. La gare la plus haute d'Europe est l'histoire ferroviaire helvétique la plus audacieuse du jeune XX^e siècle. Au pied de la trinité des Alpes bernoises, une horloge avale les minutes la séparant du centenaire du Chemin de fer de la Jungfrau le 1^{er} août 2012. L'entreprise séculaire a de quoi pavoiser: en 2010, près de 672 000 voyageurs ont gravi le dénivelé de 1393 mètres pour atteindre le panorama époustouflant des neiges éternelles. Avec au Sud, le glacier d'Aletsch qui glisse vers le Valais sur 22 km, et à l'ouest la majestueuse Jungfrau (4158 m). Ici, la montagne garde les souvenirs d'un chantier qui s'étira sur seize ans et fut le couronnement de la fièvre des chemins de fer de montagne qui s'éprit de la Suisse à la fin du XIX^e siècle. Remontons le temps pour découvrir le projet d'un rêveur, Adolf Guyer-Zeller, sans qui rien ne serait arrivé.

La fièvre des chemins de fer de montagne

Le boom des constructions ferroviaires en altitude démarre véritablement une décen-

nie après l'inauguration du premier train à crémaillère en 1874 à Vitznau pour gravir le Rigi (SZ, 1800 m). En 1912, on dénombre en Suisse 15 trains à crémaillère et 45 funiculaires. Le point culminant de cette fièvre ferroviaire est sans nul doute le Jungfraubahn. En 1893, le Wengernalpbahn atteint la Petite-Scheidegg (2061 m) au pied de l'Eiger depuis Lauterbrunnen (795 m) pour ensuite redescendre sur Grindelwald (1034 m). Dans les années 1869 et 1889, des discussions sur un train gravissant la Jungfrau sont menées, mais les initiateurs butent sur l'attribution des concessions ou le financement. En 1893, l'industriel zurichois Adolf Guyer-Zeller (1839-1899) présente un nouveau projet. Le patron de la Compagnie ferroviaire du Nord-Est (Nordostbahn) envisage une ligne électrifiée à ciel ouvert entre la Petite-Scheidegg et le glacier de l'Eiger avant de plonger dans un tunnel dans l'Eiger, le Mönch et la Jungfrau, pour arriver au sommet de celle-ci. Il reçoit la concession des autorités fédérales en 1894 et les travaux débutent en 1896 sous l'égide de la jeune Compagnie Jungfraubahn. Au lieu des sept années prévues, la construction durera seize ans. La station d'arrivée n'étant plus sur le sommet de la Jungfrau mais au Jungfrauojoch.

Le tourisme, moteur des trains à crémaillère

Ce chemin de fer était avant tout destiné aux touristes étrangers et non aux indigènes. A partir de 1830, les visiteurs anglais envahissent la région d'Interlaken, réputée colonie anglaise à l'époque. Dès 1880, ils vont perdre du terrain au profit des Allemands, des Américains et des Français. Le tourisme étranger connaît son apogée entre 1890 et 1914. Plus de 21 millions de nuitées sont enregistrées en Suisse, en 1910. Un chiffre qui ne sera à nouveau atteint qu'à partir de 1955. L'Oberland bernois s'accapare même un tiers du gâteau du tourisme suisse à partir de 1895 et les chemins de fer de la région font un véritable boom entre 1890 et 1905: Berner-Oberland-Bahn, Interlaken-Lauterbrunnen, Interlaken-Grindelwald, Thoun-Interlaken, Spiez-Frutigen et Spiez-Gstaad.

Seize ans de travaux

En 1898, la ligne à ciel ouvert de l'Eiger-gletscher est inaugurée à 2320 m. Le percement du tunnel dans l'Eiger débute en 1897 et le Rotstock (2520 m) est atteint en 1899. La même année, Adolf Guyer-Zeller trépassa et son fils reprend le flambeau. Les travaux prennent du retard et la station de l'Eigerwand (2865 m) n'est ouverte au public qu'en juin 1903. Le tronçon atteint ensuite la station de l'Eismeer (la Mer de glace, 3160 m) en 1905. A partir de cette étape, les plans initiaux sont modifiés pour des raisons financières: au lieu d'une station au Mönchs-joch puis au sommet de la Jungfrau, le Jungfrauojoch est choisi comme gare terminus et sera inaugurée en 1912. Au fil des an-

nées, les travaux sont marqués par la mort de 30 mineurs (explosions de dynamite, électrocutions, avalanches, chutes de pierres, etc.), par six grèves et des problèmes financiers (coût de 15 millions de francs contre les 10 millions prévus), 16 ans de travaux contre les sept ans prévus...

Un univers de cavernes et de souterrains

Au cours du XX^e siècle, les aménagements apportés au Jungfrauojoch ont assis sa réputation. Dans la montagne, tout un univers de souterrains et de cavernes va naître. Une première Maison des touristes est construite en 1912 avant l'ouvrage d'envergure de 1924, le «Berghaus» niché sur le versant sud. En 1931, la station de recherche du Jungfrauojoch (3450 m) est inaugurée. Quant à l'Observatoire du Sphinx qui trône à 3571 mètres d'altitude, il est achevé en 1937 et son dôme astronomique installé en 1950. On y accède avec deux ascenseurs qui se hissent 111,4 mètres plus haut. Dans un premier temps, les recherches concernaient la météorologie, la glaciologie et la médecine physiologique, aujourd'hui elles portent avant tout sur l'astronomie, l'astrophysique et le rayonnement cosmique. C'est aussi dans les années 1930, que le Palais des glaces est creusé et sculpté. En 1972, un incendie détruit le «Berghaus» et la Maison des touristes, qui seront remplacés par la Taverne de la Jungfrau et le «Gletscherrestaurant». Entre 1983 et 2002 commence une nouvelle fièvre de construction sur le Jungfrauojoch. Le nouveau «Berghaus» (16 200 m³, sept étages) est inaugurée en 1987 et rebaptisée «Top of Europe». Mais encore: un second hall de gare au Jungfrauojoch

et une nouvelle sortie sur le glacier d'Aletsch en 1991, un garage pour les trains à la Petite-Scheidegg et le réaménagement du Palais des glaces en 1992, une nouvelle terrasse panoramique sur le rocher du Sphinx en 1996 et le bâtiment du Ice Gateway (3471m) en 2002.

L'aura du Jungfrauojoch

Mis à part l'apport du tourisme de masse, l'une des répercussions les plus significatives du Chemin de fer de la Jungfrau reste l'électrification des villages de toute la région avec la construction de centrales électriques et de stations hydrauliques à Lauterbrunnen notamment, d'abord destinées à alimenter le train. Viennent ensuite l'attrait des sports d'hiver et les premières courses de ski dont celle du Lauberhorn (2472 m) dès 1930. La descente de Wengen est la plus longue au monde avec 4,5 km et rencontre le cinéma dans «La Descente infernale» («Downhill Racer») avec Robert Redford et Gene Hackman en 1969. L'aura de la contrée est telle que la région Jungfrau-Aletsch-Bietschhorn devient le premier domaine alpin inscrit sur la prestigieuse liste du Patrimoine mondial de l'Unesco en 2001. Une autre distinction révèle encore un peu plus sa charge historique.

NOMBRE DE VISITEURS

En 2010, 672 000 personnes ont visité le Jungfrauojoch «Top of Europe». Soit une hausse de 3,2 % par rapport à 2009. Alors que la ligne

L'hôtel «Bellevue des Alpes» (1840) de la Petite-Scheidegg est désigné «Hôtel historique de l'année 2011» par le Conseil international des monuments et des sites (Icomos), qui le décrit comme «une véritable machine à remonter le temps».

Le rêve d'un homme s'est mué en une formidable attraction et les célébrations à venir devraient encore un peu plus asseoir la réputation de la région. Si Adolf Guyer-Zeller n'avait pas obtenu les concessions fédérales grâce à la promesse d'investir 100 000 francs de sa fortune dans une station météorologique au terminus de la ligne, le chemin de fer n'aurait tout simplement pas vu le jour. Depuis presque cent ans, le Jungfrauojoch reste encore et toujours la gare la plus haute d'Europe.

www.jungfraubahn.ch

www.scheidegg-hotels.ch

www.ifjungo.ch/jungfrauojoch (station de recherche du Jungfrauojoch)

comptabilisait 42 880 visiteurs en 1913, elle passe le palier des 100 000 touristes en 1952, des 200 000 en 1967, des 300 000 en 1972, des 400 000 en 1980, des 500 000

en 1997 et des 600 000 en 2000. Son record: 704 312 visiteurs en 2007.



Des mineurs pendant la construction du tunnel, le 21 février 1912, peu avant le percement sur le Jungfrauojoch



Station «Eigerwand» le 28 juin 1903



La Petite-Scheidegg, Mönch et Jungfrau



«La maison au-dessus des nuages» était appelée l'ancien hôtel de montagne - devant le glacier d'Aletsch et au fond le Mönch